Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 2015

395

Besluit van 14 oktober 2015, houdende wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 3 juli 2015, nr. IenM/BSK-2015/126860, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 4, eerste, tweede en zevende lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 30 juli 2015, No. W14.15.0229/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 9 oktober 2015, nr. IenM/BSK-2015/196415, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3 wordt «Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» vervangen door: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

B

Artikel 4, eerste lid, komt te luiden:

1. Onze Minister stelt de voorschriften en de nadere regels vast, bedoeld in de artikelen 1.01, aanhef en onder C, onderdelen 3° en 4°, 4.06, eerste lid, onder a, en derde lid, 6.32, eerste lid, 9.02, eerste lid, 9.07, eerste en tweede lid, en 10.02, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

ARTIKEL II

De bijlage bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel A, onder 4°, sub c, komt te luiden:
c. een veerpont die vaart op een vaarweg van klasse II of hoger, zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport en opgenomen in de Richtlijnen vaarwegen zoals periodiek vast te stellen door de Minister van Infrastructuur en Milieu;

2. Aan onderdeel D, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van 13° door een puntkomma het volgende subonderdeel toegevoegd:
14° *CEMT-klasse:* door de Conférence Européenne des Ministres de Transport vastgestelde klassering van vaarwegen opgenomen in de Richtlijnen vaarwegen zoals periodiek vast te stellen door de Minister van Infrastructuur en Milieu.

B

Artikel 1.07, tweede lid, komt te luiden:
2. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.
Tijdens de vaart mag de lading het vrije uitzicht niet meer beperken dan tot 350 m voor het schip of het samenstel.
In afwijking van de vorige volzin, mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdige gebruik van radar en camera-installaties tot 500 m voor de boeg worden beperkt, indien
a. door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m voor de boeg wordt gewaarborgd,
b. aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,
c. de radarantennes en de camera's aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd,
d. deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995 als geschikt erkend zijn.

C

Artikel 1.08 komt te luiden:

Artikel 1.08 Gebruik van reddingsvesten

1. De bemanningsleden en de andere personen aan boord van een schip bestemd voor bedrijfsmatig vervoer als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet, moeten reddingsvesten dragen overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, zoals opgenomen in bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling
a. bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor in het water vallen bestaat,
b. bij het verblijven in de bijboot,
c. bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
d. bij verblijf en werkzaamheden aan dekken in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig zijn of relingen niet doorlopend zijn geplaatst.

2. Werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.

D

Aan artikel 1.10 wordt het volgende lid toegevoegd:
5. Het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart, bedoeld in het eerste lid, onder e, dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

E

Artikel 3.14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste, tweede en derde lid wordt «nr. 7.1.5.0.1» respectievelijk «nr. 7.2.5.0.2» telkens vervangen door «nr. 7.1.5.0» respectievelijk «nr. 7.2.5.0».

2. In het zevende lid wordt «nr. 8.1.8.1» vervangen door nr. 8.1.8.

F

Artikel 4.07 komt te luiden:

Artikel 4.07 Gebruik van en uitrusting met een Inland AIS apparaat.

1. Een schip dat vaart op een vaarweg van CEMT-klasse I of hoger, moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.
De eerste volzin is niet van toepassing op de volgende schepen:
a. schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt;
b. kleine schepen, met uitzondering van:
1° schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en
2° schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 of een krachtens dat reglement gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien;
c. duwbakken en drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.
De eerste volzin geldt niet,
a. indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor wateren die bouwkundig van het vaarwater zijn gescheiden, heeft toegestaan;
b. voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen;
c. voor schepen die stilliggen langs een vaarweg van CEMT-klasse II of lager,
Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.
3. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de bijlage van Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van

Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 105) worden gezonden:

a. User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI, Radio Call Sign);

b. naam van het schip;

c. scheeps- of samensteltype;

d. Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;

e. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;

f. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;

g. positie (WGS 84);

h. snelheid over de grond;

i. koers over de grond;

j. tijd van de elektronische positiebepaling;

k. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;

l. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 4;

4. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:

a. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;

b. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;

c. samensteltype;

d. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;

e. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met een nauwkeurigheid van 1 m 1999overeenkomstig bijlage 4.

5. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 1999/5/EG (R&TTE-richtlijn) en aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

6. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend, hoeft de gegevens, bedoeld in het derde lid, onderdeel d, niet over te dragen.

7. Een varend klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.

8. Op de in bijlage 4 aangewezen vaarwegen mag een schip zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A. Het AIS-apparaat van klasse A moet ingeschakeld zijn wanneer een schip niet is uitgerust met een Inland AIS-apparaat.

9. Ingeval een zeegaand schip is uitgerust met een Inland AIS-apparaat, is dit permanent ingeschakeld en zijn de leden 1, 2, 3 en 4 van overeenkomstige toepassing.

G

Het tweede lid van artikel 6.01 komt als volgt te luiden:

2. In dit hoofdstuk worden onder een klein schip mede begrepen een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande, alsmede een amfibievoertuig ongeacht de afmetingen van dit voertuig en de wijze waarop dit voertuig wordt gebruikt.

H

Artikel 6:26 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid wordt als volgt gewijzigd:

a. onderdeel e komt te luiden:
e. twee groene vaste lichten boven elkaar (tekens E 1, G2; bijlage 7):
het doorvaren is in beide richtingen toegestaan, de brug bevindt zich in geopende stand;

b. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma worden de volgende onderdelen toegevoegd:
g. de in de onderdelen a, b of c genoemde markering samen met een geel licht boven de doorvaartopening:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in beide richtingen toegestaan (teken D.1a; bijlage 7);
h. de in de onderdelen a, b of c genoemde markering samen met twee gele lichten boven de doorvaartopening:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in de andere richting niet toegestaan (teken D.1b; bijlage 7).

2. Onder vernummering van het zesde, zevende en achtste lid, tot vijfde, zesde en achtste lid, vervalt het vijfde lid.

I

In artikel 6.32, tweede lid, wordt «artikel 1.09, derde lid» vervangen door: artikel 1.09, vierde lid.

J

In artikel 6.33 vervalt het vierde lid.

K

Artikel 7.03 komt als volgt te luiden:

Artikel 7.03 Ankeren en het gebruik van spudpalen

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, mogen niet ankeren:
a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;
b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren, in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in

een vak aangeduid door het teken E.6.1. (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

L

Aan artikel 7.05 wordt onder vernummering van de leden vier en vijf tot leden vijf en zes na het derde lid het volgende lid ingevoegd:

4. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door de tekens E.5.4 tot en met E.5.15 (bijlage 7) kan de bevoegde autoriteit onderscheid maken tussen categorieën van schepen naar gelang de wijze waarop deze de lading vervoeren.

M

In artikel 8.01, eerste lid, wordt «de Minister van Verkeer en Waterstaat» vervangen door: de Minister van Infrastructuur en Milieu.

N

Artikel 8.06, eerste lid, komt te luiden:

1. Een snelle motorboot mag niet sneller varen dan 20 km per uur ten opzichte van het water. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod niet van toepassing is dan wel waarop een andere maximum snelheid van toepassing is, daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen snel varen overdag of 's nachts, tussen bedrijfsmatige vaart en recreatieve vaart en veerdiensten.

O

Artikel 9.02, eerste lid, komt te luiden:

1. Een schip of samenstel houdt zich op de bij ministeriële regeling vastgestelde vaarwegen en kunstwerken aan de in die regeling aangegeven grootste lengte, breedte en diepgang.

P

Artikel 9.04, tweede lid, komt te luiden:

2. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen, met uitzondering van de Waal, de Boven-Rijn, de Geldersche IJssel, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal, moet een klein schip zo veel mogelijk aan de stuurboordszijde van het vaarwater varen.

Q

Artikel 9.05, tweede lid, komt te luiden:

2. Het is verboden te varen met een door een vlieger voortbewogen plank of klein schip.

R

Onder vernummering van de leden 6, 7 en 8 tot 8, 9 en 10 worden in artikel 9.06 de volgende leden ingevoegd:

6. Op de in bijlage 17, onder e, vermelde vaarwegen mogen een alleenvarend motorschip en een duwstel en een gekoppeld samenstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 65 m varen, indien zij zijn voorzien van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen die vanuit de stuurhut kan worden bediend.

7. Op de in bijlage 17, onder f, vermelde vaarwegen mogen een alleenvarend motorschip en een duwstel en een gekoppeld samenstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 110 m varen, indien zij zijn voorzien

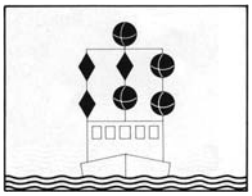
van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen die vanuit de stuurhut kan worden bediend.

S

Artikel 11.01 komt te vervallen.

T

In bijlage 3 wordt in schets 69 de rechter schets (dagtekens) vervangen door de volgende schets:



U

Na bijlage 3 wordt de bijlage 4 ingevoegd zoals opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit.

V

Bijlage 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel A komt de toelichtende tekst bij verbodsteken A.1 te luiden: In-, uit-, of doorvaren verboden (algemeen teken) (artikelen 6.08, onder a, 6.16, lid 9, onder a, 6.22, lid 1, 6.25 lid 1, 6.26, leden 4 en 5, 6.27, lid 1, 6.28a).

2. In onderdeel E wordt na teken E.6 het volgende teken met toelichtende tekst ingevoegd:

E.6.1	Toestemming gebruik te maken van spudpalen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst (artikel 7.03, lid 3)	

3. Onderdeel D wordt als volgt gewijzigd:

a. de toelichtende tekst bij aanbevelingsteken D.1, onder a, komt te luiden:
a. doorvaart uit de tegengestelde richting toegestaan (artikelen 6.25, lid 2, 6.26, lid 4, 6.27, lid 3).

b. de toelichtende tekst bij aanbevelingsteken D.1, onder b, komt te luiden:
b. doorvaart uit de tegengestelde richting verboden ((artikelen 6.25, lid 2, 6.26, lid 4, 6.27, lid 3).

4. In onderdeel G komt te toelichtende tekst bij de laatste tekening van onderdeel G.2, onder b, te luiden: doorvaart toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk.

W

Bijlage 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 2 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:
2a. het Scheur;

2. Na onderdeel 10 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:
10a. het Yangtzekanaal alsmede de havens aan deze vaarweg;.

3. Onder vervanging van de punt door een puntkomma achter «40. het Maas-Waalkanaal» worden de volgende vaarwegen toegevoegd:
41. Prinses Margrietkanaal;
42. Van Starkenborghkanaal;
43. Eemskanaal.

X

Bijlage 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 3 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:
3a. het Yangtzekanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;

2. Onder vervanging van de punt achter «5. haven Oudeschild» door een puntkomma wordt het volgende onderdeel toegevoegd:
6. het Oosterhornkanaal.

Y

Bijlage 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 2 komt te luiden:
2. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, het Scheur, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal, het Hartelkanaal en het Yangtzekanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;.

2. Onderdeel 6 komt te luiden:
6. de havens van Termunten, van Delfzijl en van Scheveningen;.

3. Onder vernummering van onderdeel 7 tot onderdeel 8 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:
7. de zeehaven van de gemeente Eemsmond (Eemshaven);.

Z

Bijlage 13 vervalt.

AA

Bijlage 14 wordt vervangen door de in bijlage 2 bij dit besluit opgenomen bijlage 14 (nieuw).

BB

Bijlage 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a wordt als volgt gewijzigd:

a. Na onderdeel 24 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:
24a. het Scheur;

b. Onder vervanging van de punt aan het slot van «33. de Veerhaven te Terneuzen» door een puntkomma, worden de volgende onderdelen toegevoegd:
34. het Prinses Margrietkanaal;
35. het Van Starkenborghkanaal;
36. het Eemskanaal.

2. Onderdeel b wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel 2 komt te luiden:
2. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, het Scheur, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal, het Hartelkanaal en het Yangtzekanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;

b. Onderdeel 6 komt te luiden:
6. de havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemsmond (Eemshaven) en van Scheveningen;

c. Onder vervanging van de punt aan het slot van «19. Het Lekkanaal» door een puntkomma, worden de volgende onderdelen toegevoegd:
20. het Prinses Margrietkanaal;
21. het Van Starkenborghkanaal;
22. het Eemskanaal.

CC

Aan bijlage 16 worden onder vervanging van de punt achter «26. de Noord» door een puntkomma, de volgende vaarwegen toegevoegd:
27. de Nieuwe Maas;
28. het Scheur;
29. de Nieuwe Waterweg;
30. het Prinses Margrietkanaal;
31. het Van Starkenborghkanaal;
32. het Eemskanaal;
33. het Noordzeekanaal;
34. het Afgesloten IJ.

DD

Bijlage 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan onderdeel c, worden onder vervanging van de punt achter «9. het Keteldiep» door een puntkomma, de volgende vaarwegen toegevoegd:
10. het Prinses Margrietkanaal;
11. het Van Starkenborghkanaal;
12. het Eemskanaal.

2. Na onderdeel d worden de volgende onderdelen toegevoegd:
e. De vaarwegen bedoeld in artikel 9.06, zesde lid, zijn:
1. Zuid-Willemsvaart, sluis 4 tot Gekanaliseerde Dieze.

f. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, zevende lid, zijn:
1. Julianakanaal;
2. Verbindingskanaal in het Bossche Veld.

ARTIKEL III

Artikel 6.8 van het Besluit opleidingen en bevoegheden nautische beroepsbeoefenaren komt te luiden:

Artikel 6.8. Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren.

ARTIKEL IV

In het Rijnvaartpolitiereglement 1995 komt de toelichtende tekst bij bord A.1a in bijlage 7 te luiden:
A.1a Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip zonder motor (artikel 6.22, lid 2, onder a).

ARTIKEL V

Het Zevende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt ingetrokken.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbijbehorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 14 oktober 2015

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *vierde* november 2015

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur

stb-2015-395
ISSN 0920 - 2064
's-Gravenhage 2015

Bijlage 1 behorende bij artikel II, onderdeel U, van dit besluit

Bijlage 4. Gebruik van het Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 4.07, derde, vierde en achtste lid,

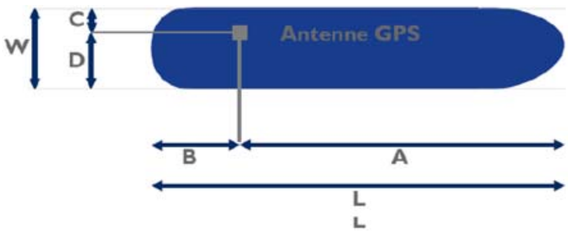
1. Navigatiestatus

0	under way using engine	is onderweg op de motor
1	at anchor	ligt voor anker
2	not under command	is niet manoeuvreerbaar
3	restricted manoeuvrability	is beperkt manoeuvreerbaar
4	constrained by her draught	is beperkt door de diepgang
5	Moored	ligt afgemeerd
6	Aground	zit aan de grond
7	engaged in fishing	is bezig met vissen
8	under way sailing	vaart onder zeil
9 to 13	reserved for future uses	gereserveerd voor toekomstig gebruik
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actief)
15	Not defined	niet gedefinieerd

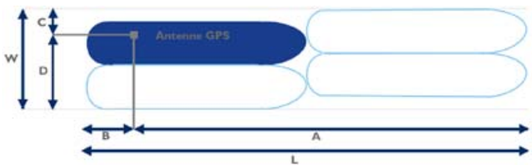
2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip.

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C, en D met de nauwkeurigheid van 1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een schip



Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een samenstel

3. Vaarwegen waarop een schip mag zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A.

a. De Waddenzee, alsmede de hieraan gelegen havens;
b. De havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemsmond en Scheveningen;
c. Het Noordzeekanaal, met inbegrip van zijkanaal G tot aan de Zaansluizen, het IJ en de vaarwegen ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
d. Het IJsselmeer, met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer en met uitzondering van de Gouwzee;
e. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Hartelkanaal, het Yangtzekanaal en het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
f. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, en de daarop aansluitende vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen;

g. de Oosterschelde;
h. het Kanaal door Zuid-Beveland;
i. de havens die met de Westerschelde in open verbinding staan.

Bijlage 2 behorend bij artikel II, onderdeel AA, van dit besluit.

Bijlage 14. Ligplaats nemen

a. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, eerste lid, zijn:
1. de Oude Maas;
2. het Spui;
3. de Noord, met inbegrip van de Rietbaan;
4. de Boven-Merwede;
5. de Beneden-Merwede;
6. de Nieuwe Merwede;
7. de Dordtsche Kil;
8. het tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
9. de Nieuwe Maas;
10. het Scheur;
11. de Nieuwe Waterweg;
12. de Maasmond;
13. de Schelde-Rijnverbinding;
14. het Kanaal door Zuid-Beveland;
15. het Veerse Meer;
16. de tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwaters van het Volkerak, de Zuid-Vlije, het Krammer, het Keeten, het Mastgat en het Zijpe;
17. van de Oosterschelde: het Engelsche Vaarwater, de Witte Tonnen Vlije, het gedeelte van het Brabantsche Vaarwater ten zuiden van de Witte Tonnen Vlije en de Aanloop Wemeldinge;
18. van het Zoommeer: het Tholense Gat, het Bergsche Diep en de Nieuwe Haven;
19. het Julianakanaal;
20. het Kanaal Wessem-Nederweert;
21. de Noordervaart;
22. het Kanaal Zutphen-Enschede met het Zijkanaal naar Almelo;
23. het Zwolle-IJsselkanaal;
24. het Meppelerdiep;
25. het Amsterdam-Rijnkanaal;
26. het Lekkanaal;
27. het Merwedekanaal (benoorden de Lek);
28. de Binnen- en Buitenhaven te Stellendam;
29. het betonde vaarwater in het IJsselmeer, Markermeer en de Gouwzee;
30. het betonde vaarwater in de Randmeren;
31. het Buiten-IJ;
32. het Afgesloten-IJ;
33. de Binnen- en Buitentoeleidingskanalen en de Binnen- en Buitenspuikanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden;
34. de Zijkanalen B, C, D, E, G en H; Zijkanaal G slechts over een lengte van 1.000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal;
35. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden, met inbegrip van de daaraan gelegen havens;
36. de Veerhaven te Terneuzen;
37. het Maas-Waalkanaal;
38. het Kanaal van Sint Andries;
39. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
40. het Verbindingskanaal in het Bossche Veld;
41. de Zuid-Willemsvaart, met inbegrip van de Gekanaliseerde Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard;
42. het Máximakanaal;
43. de Maas;
44. de Bergsche Maas;
45. het Wilhelminakanaal;

46. het Markkanaal;
47. de Gekanaliseerde Dieze;
48. de Donge van km 0,00 tot km 0,93;
49. het Krabbersgat;
50. het Oostvaardersdiep;
51. het Noordzeekanaal;
52. de Geldersche IJssel, met inbegrip van de daarbij behorende oude rivierarmen en aangetakte zijwateren, voorzover in beheer bij het Rijk;
53. het Keteldiep;
54. het Zwarte Water;
55. het Prinses Margrietkanaal;
56. het Van Starkenborghkanaal;
57. het Eemskanaal.

b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, vijfde lid, zijn:
1. het Oostvaardersdiep;
2. het Veerse Meer.

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Recente ontwikkelingen met betrekking tot 1) de mogelijkheid om met watertaxi's een snelle veerdienst te onderhouden op de Waddenzee, 2) de overgang van het beheer van de hoofdvaarweg van Lemmer naar Delfzijl van de provincies Friesland en Groningen naar het Rijk en 3) voorschriften die vastgesteld zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart maken dat het huidige Binnenvaartpolitiereglement op een aantal punten moet worden aangepast. Met deze wijziging wordt het Binnenvaartpolitiereglement aangepast aan bovengenoemde ontwikkelingen en daarnaast wordt een aantal aanpassingen in andere besluiten doorgevoerd.

2. Hoofdlijnen

2.1 Snelle veerdienst met watertaxi's op de Waddenzee (artikel 8.06 BPR)

Reeds meerdere malen is in de Tweede Kamer de wens uitgesproken om mogelijkheden te krijgen om 's nachts tussen het vaste land en de Waddeneilanden een snelle veerdienst met zogenoemde watertaxi's te kunnen onderhouden. Op dit moment is het alleen overdag mogelijk om op de Waddenzee in aangewezen gebieden sneller te varen dan 20 km/h. Deze keuze is destijds ingegeven door het kwetsbare karakter van de Waddenzee en onbekendheid met de gevolgen die het snelvaren zowel overdag als 's nachts eventueel zou kunnen hebben voor de flora en fauna in het Waddengebied. Onderhavig besluit voorziet in een wijziging van artikel 8.06 van het Binnenvaartpolitiereglement. Dit artikel biedt nu weliswaar mogelijkheden om snel varen 's nachts toe te staan, maar deze mogelijkheid is niet nader te clausuleren. Dat betekent dat de mogelijkheid om snel te varen in aangewezen gebieden uitsluitend kan gelden voor alle vaarweggebruikers. Gelet op het kwetsbare karakter van de Waddenzee is het echter ongewenst om snel varen 's nachts ook voor recreatief verkeer mogelijk te maken. In dat verband voorziet dit besluit conform de toezegging aan de Tweede Kamer[1] in een grondslag voor een nadere clausulering van de grondslag in het Binnenvaartpolitiereglement om snelvaren toe te staan (Artikel II, onderdeel N). Op basis hiervan kan onderscheid gemaakt worden tussen bedrijfsmatige vaart, recreatieve vaart en veerdiensten. Deze voorziening biedt op dit moment echter slechts een juridische grondslag om gebieden te kunnen aanwijzen waarin snel varen mogelijk is en eventueel onderscheid te kunnen maken naar vaarweggebruiker. Er kan in de desbetreffende gebieden pas daadwerkelijk snel worden gevaren in de aangewezen situaties door de aangewezen vaarweggebruikers wanneer dat bij ministerieel besluit is vastgesteld. Op basis van het huidige artikel 8.06 van het Binnenvaartpolitiereglement is hiertoe de Regeling snelle motorboten rijkswateren 1995 vastgesteld, die zou kunnen worden uitgebreid op basis van de met dit besluit vastgestelde grondslagen. Zoals ook reeds aan de Tweede Kamer is aangegeven is het besluit om watertaxi's op de Waddenzee ook 's nachts sneller te laten varen dan 20 km/h ook afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken naar de impact van het snelvaren 's nachts door watertaxi's op de in de Waddenzee aanwezige habitats en diersoorten.

[1] Kamerstukken II, 2012/13, 33 450 nr. 3.

2.2 Overgang van het beheer van de hoofdvaarweg van Lemmer naar Delfzijl

Met ingang van 1 januari 2014 zijn het eigendom en het beheer van het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal die samen de zogenoemde Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl vormen door de provincies Friesland en Groningen overgedragen aan het Rijk. Met deze overdracht is het Rijk ook nautisch beheerder van deze vaarwegen geworden. In dat kader zullen deze vaarwegen worden opgenomen in de diverse bijlagen van het Binnenvaartpolitiereglement. Hiermee worden de voorschriften met betrekking tot marifoonverplichting en radarvaart, ligplaats nemen, kleine schepen en het verbod om te varen met een zeilplank ter verhoging van de nautische veiligheid ook op deze vaarwegen van toepassing.

2.3 Voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

In verband met het streven de voorschriften van de CCR in het Rijnvaartpolitiereglement zoveel mogelijk uniform in de Nederlandse regelgeving op te nemen zijn, zoals gebruikelijk, de teksten uit de besluiten van de CCR die zijn of worden opgenomen in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 in deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen.

2.3.1 Verplichting tot het dragen van een reddingsvest (artikel 1.08 BPR)

Bij Besluit 2011-I-12 heeft de CCR artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement aangevuld met een voorschrift van tijdelijke aard dat ertoe strekt dat een reddingvest moet worden gedragen in die situaties waarin er een risico bestaat om over boord te vallen. Bij besluit 2014-I-10 is de werking van deze bepalingen verlengd tot 30 november 2017. Met deze wijziging wordt de verplichting tot het dragen van een reddingsvest ook in het Binnenvaartpolitiereglement opgenomen (artikel II, onderdeel C). Naast de verplichting om in bepaalde situaties een reddingsvest te dragen bevat artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement tevens technische voorschriften waarmee men beoogt te voorkomen dat bemanningsleden onbedoeld overboord vallen, zoals relingen en dergelijke. Deze voorschriften worden niet in het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen. Reeds bij de totstandkoming van het Binnenvaartpolitiereglement in 1983 is besloten artikel 1.08 (Bouw, uitrusting en bemanning van een schip) van het Rijnvaartpolitiereglement niet over te nemen vanwege het technische karakter van deze bepaling. Destijds voorzag de Binnenschepenwet in dergelijke technische voorschriften en nu zijn deze in de regelgeving bij of krachtens de Binnenvaartwet opgenomen. Het is wenselijk dit onderscheid aan te houden en ook nu af te zien van de implementatie van dergelijke technische voorschriften in artikel 1.08 van het Binnenvaartpolitiereglement.

2.3.2 Verplichting om uitgerust te zijn met een Inland AIS-apparaat (artikel 4.07 BPR)

Daarnaast wordt in navolging van besluitvorming in de CCR en ter uitvoering van richtlijn 2005/44 van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 255) in het Binnenvaartpolitiereglement in het nieuw in te vullen artikel 4.07 (artikel II, onderdeel F) de verplichting opgenomen dat schepen op vaarwegen van CEMT-klasse I en hoger uitgerust zijn met een zogenoemd Inland-AIS-apparaat en deze daadwerkelijk gebruiken. Een Automatic

Identification System is een uit de zeevaart afkomstig systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Voor de binnenvaart is een zogenoemd Inland-AIS-apparaat (Inland-AIS) ontwikkeld. De eisen aan een Inland-AIS zijn gebaseerd op richtlijn 2005/44/EG. Op grond van deze richtlijn zijn lidstaten verplicht RIS aan te bieden met gebruikmaking van door de Commissie te beschrijven systemen. Met RIS maken de lidstaten het mogelijk geharmoniseerd en gestandaardiseerd informatie uit te wisselen op en rond het water ten behoeve van de veiligheid en efficiëntie van de scheepvaart. Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG [...] (PbEU L 105) beschrijft vervolgens de eisen die gesteld worden aan een Automatic Identification System zoals dat als tracking en tracingsysteem operationeel zou moeten worden op de binnenwateren, het zogenoemde Inland-AIS. Bij het beschikbaar komen van Inland-AIS heeft Nederland het gebruik hiervan gestimuleerd met een subsidieregeling met het oogmerk optimaal invulling te kunnen geven aan de op Nederland rustende verplichting die voortvloeit uit richtlijn 2004/55 en ter verhoging van de veiligheid op de vaarweg. Immers, wanneer alle schepen op een waterweg met Inland-AIS zijn uitgerust, krijgt iedere schipper in zijn omgeving de melding van de aanwezigheid van het desbetreffende schip en aanvullend de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Recente enquêtes wijzen uit dat op de Rijn meer dan 90% van de schepen (zowel Nederlandse schepen als buitenlandse schepen) met Inland-AIS is uitgerust. Dit hoge percentage is onder andere het gevolg van de Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart die van 1 december 2009 tot 1 januari 2013 voor Nederlandse en buitenlandse schepen die gebruik maken van de Nederlandse vaarwegen, open stond. De aanschaf van Inland-AIS is hiermee gestimuleerd omdat ten behoeve van de optimalisering van de betrouwbaarheid van de overgedragen informatie er naar moet worden gestreefd dat, hooguit met uitzondering van enkele kleine schepen, in principe alle schepen en samenstellen met Inland-AIS zijn uitgerust en dit systeem gebruiken. Drie jaar na afloop van de subsidieregeling en een jaar na invoering van de verplichting op de Rijn, acht Nederland de tijd rijp om mede ter uitvoering van artikel 4, zesde lid, van richtlijn 2005/44 het gebruik van Inland-AIS op de grotere Nederlandse vaarwegen verplicht te stellen. Bij het gebruik van Inland AIS neemt Nederland op grond van artikel 4, vijfde lid, van Richtlijn 2005/44 de Regionale Regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren zoals is afgesloten in het kader van de radioreglementen van de Internationale Telecommunicatie-unie in acht.

Ten opzichte van de verplichting voor de Rijnscheepvaart zoals deze wordt opgenomen in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is de verplichting in het Binnenvaartpolitiereglement vereenvoudigd. Anders dan per 1 december 2014 in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is opgenomen, zal de verplichting tot het aan boord hebben en gebruik maken van Inland-AIS, niet worden gecombineerd met de verplichting tot het koppelen van dit systeem aan Inland ECDIS of een vergelijkbaar systeem van elektronische vaarwegkaarten waarmee de ontvangen AIS-informatie op de elektronische kaarten zichtbaar wordt gemaakt. Weliswaar is gebleken dat ongeveer driekwart van de Rijnscheepvaart reeds is uitgerust met een dergelijk, of vergelijkbaar systeem, voor een aanzienlijk deel van de vaarweggebruikers, zeker op de vaarwegen anders dan de Rijn, heeft een dergelijke verplichting te verstrekkende gevolgen. Omdat in Nederland op onoverzichtelijke plekken in het vaarwegennet met veel scheepvaartverkeer actief verkeersmanagement met verkeersbegeleiding vanaf de wal plaatsvindt heeft een verplichting om Inland-AIS aan Inland Ecdis te koppelen weinig meerwaarde voor de verkeersveiligheid.

Op de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen zal een gelijksoortige regeling van kracht worden. Binnen het gebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied zal door middel van een gezamenlijke bekendmaking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit voor het Scheldegebied aansluiting worden gezocht bij de voorschriften voor Inland-AIS in het Binnenvaartpolitiereglement. Voor de Eemsmonding en de Gemeenschappelijke Maas is vooralsnog niet voorzien in voorschriften voor Inland-AIS. Hierover zal nader overleg moeten plaatsvinden met Duitsland en België zodat de verplichting op die wateren ook gelijktijdig in onze buurlanden van kracht kan worden en de uitvoering en handhaving daarop zal zijn ingericht.

De door de overheid door gebruikmaking van Inland-AIS en het aanbieden van RIS verzamelde gegevens worden beschermd en gebruikt in overeenstemming met het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart.

2.4 Overige onderwerpen

2.4.1 Gebruik van spudpalen (artikel 7.03 BPR)

Bij de meest recente inhoudelijke wijziging van het BPR[2] is aan de definitie van «ankeren» in het Binnenvaartpolitiereglement het gebruik van spudpalen toegevoegd. In de praktijk leidt dit tot de situatie dat op plaatsen waar een ankerverbod geldt ook geen gebruik mag worden gemaakt van spudpalen. Omdat op sommige plaatsen waar een ankerverbod geldt het ligplaats nemen met behulp van spudpalen niet bezwaarlijk is, is het wenselijk het gebruik van spudpalen op plaatsen waar een ankerverbod geldt, afzonderlijk toe te kunnen staan. Hiertoe voorziet dit besluit in een nieuw bord.

2.4.1 Ligplaatsen onderscheiden naar wijze waarop de lading vervoerd wordt (artikel 7.05 BPR)

Ten aanzien van het ligplaatsenbeleid biedt deze wijziging nog een nieuwe voorziening. Bij de bepaling van het ligplaatsenbeleid voor bijzondere ligplaatsen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren is steeds vaker van belang op welke wijze deze schepen de gevaarlijke stoffen vervoeren. Hierbij is dan vooral het onderscheid tussen containerschepen met droge lading en tankschepen relevant. Tot op heden bood het Binnenvaartpolitiereglement de bevoegde autoriteit niet de mogelijkheid om onderscheid te maken tussen deze categorieën schepen. Onderhavige wijziging beoogt hier in te voorzien (artikel II, onderdeel L)

2.4.2 Kitetenders (artikel 9.05 BPR)

Naast het kitesurfen lijkt zich een nieuwe watersport te ontwikkelen waarbij een klein schip wordt voortbewogen door een vlieger, ook wel een kitetender genoemd. Gelet op de enorme snelheden die behaald kunnen worden bij het beoefenen van deze watersport en de onvoorspelbaarheid van deze watersporter voor andere watersporters en vaarweggebruikers, is het aangewezen deze nieuwe watersport op eenzelfde wijze te benaderen als het kitesurfen. Dat betekent dat deze activiteit in beginsel verboden is, tenzij de bevoegde autoriteit vaarwegen of gedeelten daarvan heeft aangewezen waar het verbod overdag niet van toepassing is (artikel II, onderdeel Q)

---

[2] Besluit van 20 september 2010, houdende vaststelling van een aantal wijzigingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995 [...], Stb. 2010, 748.

2.4.3 Bijlage 13 BPR

Een laatste in het oog springende wijziging is het vervallen van bijlage 13 uit het Binnenvaartpolitiereglement (artikel II, onderdelen O en Z). In deze bijlage waren de vaarwegen opgenomen met daarbij de ten hoogste toegelaten lengte, breedte en diepgang van de schepen op die vaarwegen. Uiteraard is het van belang dat deze gegevens bekend zijn bij vaarweggebruikers, maar gelet op de dynamiek van die gegevens, werkt het in de praktijk niet optimaal om deze gegevens op te nemen in een algemene maatregel van bestuur. Met deze wijziging blijft uiteraard wel de verplichting in stand op grond waarvan de schipper zich moet houden aan de opgegeven afmetingen. De afmetingen staan echter niet meer in dit besluit maar worden in een ministeriële regeling opgenomen. Hiertoe is in dit besluit een grondslag opgenomen in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Artikel I, onderdeel B).

De overige kleinere wijzigingen worden toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

3. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven

De kosten voor burgers en bedrijfsleven als gevolg van deze wijziging hebben betrekking op de verplichting tot het aan boord hebben van een Inland-AIS-installatie en de verplichting voor een groot schip om voor de bemanning reddingsvesten aan boord te hebben. De beroepsvaart in Nederland bestaat uit ongeveer 7.000 binnenvaartschepen. Zoals reeds hierboven aangegeven is ongeveer 90% van de schepen in de beroepsvaart reeds uitgerust met Inland-AIS als gevolg van de stimuleringsregeling die van overheidswege was ingesteld voor deze schepen. Die schepen die destijds geen gebruik hebben gemaakt van deze mogelijkheid zullen na inwerkingtreding van onderhavig besluit alsnog Inland AIS moeten installeren op hun schip hetgeen afhankelijk van het type ongeveer € 1.700,– tot € 3.000,– per schip kan kosten. De verplichting om Inland-AIS aan boord te hebben geldt ook voor pleziervaartuigen langer dan 20m. De kosten voor een Inland-AIS installatie voor dergelijke schepen is gelijk aan de kosten die de beroepsvaart hiervoor moet maken. Het is in verband met het ontbreken van een deugdelijk registratiesysteem voor pleziervaarttuigen niet mogelijk om aan te geven hoeveel pleziervaartuigen als gevolg van dit besluit nog een Inland-AIS moeten aanschaffen. De afgelopen jaren is echter ook de pleziervaartuigbranche altijd betrokken geweest bij ontwikkelingen met betrekking tot de voorbereiding van deze voorschriften. In dat kader stond ook de in paragraaf 2.3.2 genoemde subsidieregeling open voor pleziervaartuigen langer dan 20 m die uitgerust werden met een Inland AIS.

In artikel 10.05, tweede lid van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 en bijlage II van richtlijn (EG) nr. 2006/87 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG is reeds de verplichting opgenomen dat aan boord reddingsvesten aanwezig moeten zijn voor een ieder die zich regelmatig aan boord bevindt. Deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement schrijft slechts het gebruik van dergelijke vesten in bepaalde situaties voor. Deze wijziging brengt derhalve gelet op de bovengenoemde reeds bestaande uitrustingsverplichting geen aanschafverplichting met zich.

4. Advisering en consultatie

Bij de voorbereiding van deze wijziging hebben het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. alsmede de Vereniging van Waterbouwers suggesties aangeleverd ter actualisering van het Binnenvaartpolitiereglement.

In verband met de reeds wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure en de mogelijkheden voor een ieder om in dat kader zijn zienswijze bij de Minister van Infrastructuur en Milieu naar voren te brengen, is afgezien van een openbare internetconsultatie.

5. Voorhang en voorpublicatie

Overeenkomstig artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is het concept van dit besluit aan beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd alsmede in de Staatscourant bekend gemaakt. In de inbreng naar aanleiding van de voorhang en voorpublicatie zijn twee duidelijke thema’s te onderscheiden: 1) de AIS-verplichting en 2) meer nautisch technische opmerkingen. In het bijzonder de verplichting tot het aan boord hebben van een Inland AIS installatie en de verplichting deze operationeel te houden is ook onderwerp geweest van gesprek met de Tweede Kamer. Hierbij werd evenals in de schriftelijk ingediende zienswijzen naar aanleiding van de voorpublicatie, de noodzaak tot het aan boord hebben en ook bij stilliggen operationeel te houden van een Inland AIS op alle wateren ter discussie gesteld. In dat verband heb ik aan de Tweede Kamer toegezegd dat de meerwaarde van een Inland AIS installatie op vaarwegen zonder beroepsvaart, beperkt is. De Inland AIS-verplichting geldt derhalve uitsluitend op vaarwegen die geclassificeerd zijn volgens de CEMT-indeling. Op vaarwegen die geen CEMT-indeling hebben (ook wel CEMT-0 genoemd), hoeven schepen niet te zijn uitgerust met Inland AIS. Een ander punt van aandacht was het ook bij stilliggen operationeel houden van Inland AIS. Hiertoe werd de noodzaak niet onderkend en er werd aangeven dat deze verplichting grote nadelige invloed had op het stroomverbruik van schepen. Op en langs de Rijn is het permanent ingeschakeld zijn van Inland AIS nooit als knelpunt aangemerkt. Zelfs als langs de Rijn schepen langs de kant liggen vormen ze een beperking van het vaarwater die belangrijk is om tijdig gezien te worden door de doorgaande vaart. Langs alle overige Nederlandse binnenwateren bleek het echter, zeker ook gelet op de eventuele aanwezigheid van woonboten zonder Inland AIS, inderdaad onredelijk om van binnenvaartschepen te verwachten dat zij Inland AIS bij stilliggen wel aan laten staan. In dat kader is ook na overleg met de provincies en gemeenten bezien op welke wateren een permanente inschakelplicht van Inland AIS meerwaarde heeft voor de scheepvaartveiligheid om daarmee de Inland AIS-verplichting tot die wateren te kunnen beperken. Gebleken is dat het scheepvaartverkeer op vaarwegen van hoger dan CEMT-klasse III van dien aard is dat het voor de verkeersdeelnemers relevant is om ook tijdig zicht te hebben op schepen die zijn afgemeerd. Naar aanleiding hiervan is de eerdergenoemde verplichting genuanceerd en geldt de inschakelplicht voor stilliggende schepen zoals deze nu in artikel 4.07 is opgenomen uitsluitend voor vaarwegen van CEMT-klasse III en hoger. Wat betreft het stroomverbruik van een Inland AIS bij stilliggen heb ik aan de Tweede Kamer reeds toegelicht[3] dat een Inland AIS apparaat voorzien is van een modus waarin deze minder stroom verbruikt maar toch de benodigde gegevens uitzendt. Deze modus kan worden ingeschakeld op het moment dat de vaarstatus wordt gewijzigd naar «ligt afgemeerd». Wanneer, zoals de verplichting ook luidt, de uit te zenden gegevens altijd actueel worden

[3] Kamerstukken II 2014–15, 34 122, nr. 2, p. 5.

gehouden, blijft daarmee ook het stroomverbruik van een Inland-AIS beheersbaar.

Een ander bezwaar dat verband houdt met de Inland AIS verplichting betrof de vermeende koppeling tussen Inland AIS en het elektronische kaartensysteem ECDIS. In het bijzonder werd aangegeven dat een dergelijke koppeling voor vaartuigen zonder stuurhut onwerkbaar was. Hoewel in het Rijnvaartpolitiereglement wel is voorzien in een koppeling tussen Inland AIS en ECDIS is deze verplichting niet overgenomen in het Binnenvaartpolitiereglement, zoals reeds beschreven in paragraaf 2.3.2. De opmerkingen met betrekking tot ECDIS en Inland AIS hebben derhalve niet tot aanpassingen geleid van onderhavig besluit.

De overige opmerkingen van voornamelijk nautisch technische aard hebben geleid tot aanpassingen in zowel het ontwerp-besluit als de nota van toelichting. Waarbij bijvoorbeeld is afgezien van het voornemen de mogelijkheid tot het geven van geluidsseinen voor de bediening van bruggen en sluizen te schrappen. BLN-Schuttevaer had aangegeven dat voor de beroepsvaart deze mogelijkheid nauwelijks meer relevant was in verband met de verschillende communicatiemiddelen die de beroepsvaart en het verkeersmanagement gebruiken. Met het oog op het beperken van de overlast voor de omgeving zou deze mogelijkheid derhalve kunnen vervallen. Echter, tijdens de voorpublicatie werd aangegeven dat in voorkomende gevallen, en in het bijzonder bij de lokaal bediende kunstwerken die veelal worden gebruikt door de recreatievaart, nog wel behoefte bestaat aan de geluidsseinen voor de bediening van bruggen en sluizen.

6. Uitvoering en handhaving

De voorschriften van het Binnenvaartpolitiereglement worden strafrechtelijk gehandhaafd. De uitvoering en handhaving van deze wijziging passen binnen de bestaande capaciteit van de handhavingsdiensten.

7. Inwerkingtreding

Deze wijziging zal op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden (Artikel VI). Gelet op de diversiteit van de onderwerpen kan dit tijdstip voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend worden vastgesteld. Hiermee kan ook worden aangesloten bij het moment van inwerkingtreding van voorschriften vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Bij de inwerkingtreding zal toepassing worden gegeven aan het zogenoemde stelsel van Vaste verandermomenten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (Wijziging Vaststellingsbesluit BPR)

Deze wijziging strekt tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. De verwijzing naar de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt geactualiseerd en aan artikel 4, eerste lid, wordt artikel 9.02, eerste lid, van het BPR toegevoegd, zodat het mogelijk is bijlage 13 vast te stellen bij ministeriële regeling.

Artikel II, onderdeel A (artikel 1.01 BPR)

Artikel 1.01, onderdeel A, onder 4°, sub c, is redactioneel aangepast met een dynamische verwijzing naar de Richtlijnen vaarwegen zoals de Minister van Infrastructuur en Milieu periodiek vaststelt en publiceert.

Voorts is in artikel 1.01, onder deel D een definitie opgenomen voor de term CEMT-klasse.

Artikel II, onderdeel B (artikel 1.07 BPR)

Met de wijziging van artikel 1.07 wordt de mogelijkheid geboden dat bij gebruik van hulpmiddelen, zoals radar en camera-installaties, het vrije uitzicht tot 500 m voor de boeg wordt beperkt. Deze mogelijkheid loopt gelijk met de ontwikkeling van een zelfde mogelijkheid in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en zal gelijktijdig met de wijziging van laatstgenoemd reglement in werking treden.

Artikel II, onderdeel D (artikel 1.10 BPR)

Met de voorgestelde toevoeging aan artikel 1.10 is het tevens toegestaan het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart op elektronische wijze aan boord beschikbaar te hebben.

Artikel II, onderdeel E (artikel 3.14 BPR)

Met dit artikel worden verwijzingen naar de ADN-nummers in overeenstemming gebracht met de in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 gebruikte nummers.

Artikel II, onderdeel F (artikel 4.07 BPR)

De voorgestelde invulling van artikel 4.07, eerste lid, behelst de verplichting om een schip uit te rusten met Inland AIS. De overige leden van artikel 4.07 beogen te bewerkstelligen dat Inland AIS op een dusdanige manier wordt gebruikt dat de scheepvaart te allen tijde af kan gaan op de juistheid van de informatie die de Inland AIS aan boord weergeeft over de aanwezigheid van andere schepen in de buurt. Op aangewezen vaarwegen mogen schepen in plaats van met Inland AIS zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A. Op deze vaarwegen in de zogenoemde weefgebieden zijn schepen namelijk vaak reeds voorzien van het voor de zeescheepvaart gebruikelijke AIS-systeem waardoor de aanwezigheid van dergelijke schepen ook wordt weergegeven door Inland AIS en deze schepen de aanwezigheid van binnenschepen in de omgeving ook kunnen waarnemen. In de nieuw op te nemen bijlage 4 (artikel II, onderdeel U) zullen deze gebieden benoemd worden.

Artikel II, onderdeel G (artikel 6.01 BPR)

In artikel 6.01, tweede lid, wordt voor de toepassing van de vaarregels bepaald dat onder een klein schip mede wordt begrepen een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel uitsluitend uit kleine schepen bestaande, alsmede een amfibievoertuig. In de praktijk komen echter situaties voor waarin amfibievoertuigen varen die, gelet op hun gebruik, zijn gecertificeerd als bijvoorbeeld passagiersschip of wat betreft hun lengte kunnen worden beschouwd als groot schip. Om buiten twijfel te stellen dat noch de wijze van certificering van het amfibievoertuig, noch de lengte van het amfibievoertuig invloed hebben op de op dit voertuig van toepassing zijnde vaarregels, namelijk de vaarregels voor een klein schip, is het tweede lid van artikel 6.01 uitgebreid met een daartoe strekkende zinsnede.

Artikel II, onderdeel H (artikel 6.26 BPR)

Onderdeel e van het vierde lid van artikel 6.26 wordt met deze wijziging verduidelijkt. De oude tekst van artikel 6.26 lid 4 leek de indruk te wekken dat er op het moment dat dubbel groen wordt getoond er geen brugwachter aanwezig is. Dit kan tot verwarring leiden, bijvoorbeeld in de situatie dat de brug vlak voor het tonen van dubbel groen nog is bediend. Voor het tonen van dubbel groen is het niet essentieel of de brug bediend wordt of niet. Het idee achter het artikel is dat schepen kunnen doorvaren, tijdens geopende brug en dat de brug niet ineens gesloten wordt. Om deze reden wordt het tekstgedeelte «wordt niet bediend» weggehaald. Om onduidelijkheid te voorkomen of de andere kant ook dubbel groen heeft wordt de zinsnede «in beide richtingen» toegevoegd. Dit geeft aan dat er rekening moet worden gehouden met tegenliggers. Door het aanpassen van de tekst wordt deze ook toepasbaar op bruggen die wel worden bediend maar waarbij gelijktijdige doorvaart in beide richtingen is toegestaan, zoals de grote bruggen in Dordrecht en Haringvlietbrug. De tekst bij G.2 in bijlage 7 is overeenkomstig aangepast (Artikel II, onderdeel V). Artikel 6.26, vierde lid, is voorts voor wat betreft de doorvaart van een beweegbare brug door schepen van beperkte hoogte aangepast aan het CEVNI, de Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure vastgesteld door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. Met deze voorziening wordt toegestaan dat schepen die reeds bij beperkte brugopening onder de brug door kunnen varen bij «rood-groen» reeds onder de brug door mogen varen terwijl deze geopend wordt en dit wordt aangegeven met de gele lichten. Deze voorziening bevordert zowel de doorstroming van de scheepvaart als van het wegverkeer aangezien in veel gevallen niet hoeft te worden gewacht op het volledig openen van de brug.

Artikel II, onderdeel J (artikel 6.33, vierde lid, BPR)

Het geven van één lange stoot gevolgd door vier korte stoten als mistsein door een niet op radar varende veerpont werkt in de praktijk niet goed. Stuurhuizen zijn namelijk steeds beter geïsoleerd om bijvoorbeeld het motorgeluid buiten te sluiten. De lidstaten van de CCR hebben reeds eerder besloten deze bepaling afkomstig uit het CEVNI niet over te nemen in het Rijnvaartpolitiereglement. Deze wijziging strekt tot het intrekken van deze verplichting in het Binnenvaartpolitiereglement.

Artikel II, onderdeel K (artikel 7.03 BPR)

Met onderhavige wijziging wordt het mogelijk gemaakt om op plaatsen waar ankeren verboden is, wel stil te liggen met gebruikmaking van spudpalen. Hiertoe is een derde lid toegevoegd aan artikel 7.03. Daarnaast wordt ter illustratie van de mogelijkheid om spudpalen te gebruiken op plaatsen waar een ankerverbod geldt, een nieuw teken (E.6.1) in bijlage 7 vastgesteld (Artikel II, onderdeel V). Dit bord kan zelfstandig voorkomen op gedeelten van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden maar kan ook naast het teken A.6 van bijlage 7 worden gebruikt. Dit betekent dat op dat gedeelte van de vaarweg ankeren met gebruikmaking van ankers verboden is, maar stilliggen met gebruikmaking van spudpalen *wel* toegestaan is. Wanneer uitsluitend het teken A.6 van bijlage 7 wordt gebruikt, kan in het desbetreffende vak noch gebruik worden gemaakt van ankers, noch van spudpalen indachtig de definitie van ankeren in artikel 1.01, onderdeel D, onder 13°.

Artikel II, onderdeel L (artikel 7.05 BPR)

Voor een efficiënt en veilig ligplaatsbeleid is het wenselijk, zeker voor ligplaatsen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, een onderscheid te kunnen maken tussen de wijze waarop schepen hun lading vervoeren. Met deze wijziging wordt in artikel 7.05 een nieuw lid ingevoegd dat de bevoegde autoriteit de bevoegdheid geeft bij het inrichten van ligplaatsen als bedoeld in artikel 7.02, tweede lid, onderscheid te maken tussen de wijze waarop schepen hun lading vervoeren. Dit onderscheid kan bijvoorbeeld bestaan uit tankers of containerschepen met droge lading.

Artikel II, onderdeel N (artikel 8.06 BPR)

Zoals reeds beschreven in de inleiding, behelst dit onderdeel de wijziging van artikel 8.06 van het Binnenvaartpolitiereglement. Met deze wijziging wordt een grondslag gecreëerd om bij het aanwijzen van gebieden waar sneller dan 20 km/h mag worden gevaren naast het onderscheid tussen 's nachts en overdag ook onderscheid te kunnen maken tussen recreatief snel varen, beroepsmatig snel varen en snel varen door veerdiensten.

Artikel II, onderdeel P (artikel 9.04, tweede lid, BPR)

Overeenkomstig artikel 9.04, tweede lid, gold voor kleine schepen op de in bijlage 15, onder a, vermelde vaarwegen, waaronder de Waal en de Boven-Rijn de verplichting om zo veel mogelijk aan stuurboordzijde van het vaarwater te varen. In de praktijk bleken deze schepen op de Waal en Boven-Rijn echter regelmatig over te steken naar de binnenbocht aan de bakboordzijde van het vaarwater om buiten het drukke, diepe en snelstromende riviergedeelte te gaan varen. Deze handelwijze werd reeds geruime tijd gedoogd aangezien het breed onderschreven wordt dat dit de veiligheid ten goede komt en er zelfs aparte betonning voor de recreatievaart ligt in het zomerseizoen. In dat kader strekt deze wijziging tot het toevoegen van de Waal en Boven-Rijn aan de lijst van wateren waarop de verplichting zoveel mogelijk aan stuurboordzijde te varen niet van toepassing is voor kleine schepen.

Voor de Boven-Merwede daarentegen wordt met deze wijziging de verplichting om zoveel mogelijk aan stuurboordzijde te varen juist gecreëerd. Het is op dit water gebruikelijk dat recreatievaart bij harde zuidelijke wind vanaf de Afgedamde Maas de linker oever aanhoudt richting de Biesboschsluis. Echter, in het vaarweggedeelte bovenstrooms van de Merwedebrug ligt de vaargeul langs de linkeroever en de beroepsvaart komt op die manier al snel de aan de verkeerde zijde van de vaarweg varende recreatievaart tegen. De passage onder de Merwedebrug geschiedt overigens wel aan de rechterzijde hetgeen noodzakelijk maakt dat de linksvarende recreatievaart oversteekt. Vanuit nautische veiligheid is dit een ongewenste situatie en in dat verband zal de Boven-Merwede geschrapt worden uit de opsomming van wateren waar de verplichting om aan stuurboordzijde te varen, niet geldt voor kleine schepen.

Artikel II, onderdeel R (artikel 9.06 BPR)

In de vervallen bijlage 13 was bij een aantal vaarwegen door middel van een voetnoot de verplichting opgenomen dat schepen vanaf een bepaalde lengte op die vaarwegen moesten zijn voorzien van kopbesturing. Een dergelijke verplichting is eigenlijk niet op zijn plaats in een voetnoot bij een overzicht met de vaarwegen en de daar toegelaten scheepsafmetingen. In dat kader bevat artikel 9.06 BPR reeds een dergelijke

verplichting voor diverse scheepsafmetingen gedifferentieerd naar de in bijlage 17 opgenomen vaarwegen. Met deze wijziging wordt ten aanzien van die vaarwegen waarop de verplichting tot het hebben van kopbesturing gold op basis van een voetnoot in de vervallen bijlage 13, deze verplichting nu opgenomen in artikel 9.06 van het BPR.

Artikel II, onderdeel S (artikel 11.01 BPR)

Artikel 11.01 regelde de zogenoemde bakboordwalplicht bij de sluizen van Roermond, Belfeld en Sambeek. Voor de sluis bij Lith gold een dergelijke verplichting niet. Dit blijkt echter wel wenselijk te zijn en in de praktijk ook al gebruikelijk. Bij de heroverweging van de strekking van artikel 11.01 is naar aanleiding van de voorhang aangegeven dat zeker voor wat betreft de genoemde sluizen het gewenste vaargedrag evengoed, misschien zelfs wel beter, bereikt kan worden met een verkeersbesluit en de plaatsing van borden ter plaatse dan met artikel 11.01 BPR. In het eerste geval is immers meteen duidelijk wat verwacht wordt van de verkeersdeelnemers. In dat kader vervalt artikel 11.01 en zal het bevoegd gezag verkeersbesluiten nemen om de bakboordwalplicht voor de sluizen van Roermond, Sambeek, Belfeld en Lith te realiseren.

Artikel II, onderdeel T (bijlage 3 BPR)

In schets 69 van bijlage 3 corresponderen de weergaven van de dagtekens en de bij nacht te voeren lichten niet met elkaar. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Artikel II, onderdeel V (bijlage 7 BPR)

Artikel II, onderdeel V, wijzigt bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement. Ter illustratie van de toestemming om op plaatsen stil te liggen met gebruikmaking van spudpalen wordt een nieuw teken vastgesteld. Voorts worden de verwijzingen in de toelichtende teksten bij de aanbevelingstekens D.1, onder a en b aangepast aan de wijziging van artikel 6.26 (artikel II, onderdeel H).

Artikel II, onderdeel W (bijlage 9 BPR)

Bijlage 9 wordt aangepast naar aanleiding van de ingebruikneming van Maasvlakte-2 en de overdracht van het beheer van de wateren in Friesland en Groningen die onderdeel zijn van de zogenoemde Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Voorts is naar aanleiding van een reactie op het voorgepubliceerde ontwerp-besluit in de vaarweg van die voorheen bestond uit de Nieuwe Maas die stroomafwaarts overgaat in de Nieuwe Waterweg, het Scheur toegevoegd. Deze vaarweg ligt stroomafwaarts tussen de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg. Deze vaarweg is eveneens toegevoegd in de bijlagen 11, 14, 15 en 16.

Artikel II, onderdeel X (bijlage 10 BPR)

Met deze wijziging wordt bijlage 10 uitgebreid met het Yangtzekanaal (zie ook artikel II, onderdeel W) en het Oosterhornkanaal. Opname van het Oosterhornkanaal in bijlage 10 is gewenst omdat het Oosterhornkanaal valt onder het beheer van de provincie Groningen en het wel wenselijk is de bepalingen van hoofdstuk 9 van het Binnenvaartpolitiereglement op het Oosterhornkanaal van toepassing te laten zijn.

Artikel II, onderdeel Y (bijlage 11 BPR)

Onderdeel Y vult bijlage 11 aan met het Yangtzekanaal (zie artikel II, onderdeel W) en voorziet in enkele redactionele aanpassingen in de beschrijving van de havens in onderdeel 6 en onderdeel 7 (nieuw).

Artikel II, onderdeel AA (bijlage 14 BPR)

Bijlage 14 is opnieuw vastgesteld omdat dit in verband met de toevoeging van een aantal verschillende wateren waaronder ook weer de vaarwegen die onderdeel zijn van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, de overzichtelijkheid ten goede kwam.

Artikel II, onderdelen BB en CC (bijlagen 15 en 16 BPR)

Ook bijlage 15 en 16 zijn aangevuld met het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal. Omwille van de nautische veiligheid is het wenselijk ook op deze wateren de verplichtingen van artikel 9.04 voor kleine schepen van toepassing te laten zijn en op deze wateren het gebruik van zeilplanken te verbieden.

Artikel II, onderdeel DD (bijlage 17 BPR)

Ook bijlage 17, onderdeel c, is aangevuld met het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal. Gebleken is dat de langere duwcombinaties die tegenwoordig geregeld gebruik maken van deze vaarwegen in bepaalde omstandigheden moeite hebben de combinatie voldoende onder controle te houden. Dit heeft inmiddels meerdere keren geresulteerd in schade aan kunstwerken. In verband met de nautische veiligheid is het dus wenselijk om eerdergenoemde vaarwegen voor schepen en combinaties van meer dan 90 meter uitsluitend open te stellen indien deze zijn voorzien van kopbesturing zoals is opgenomen in artikel 9.06, vierde lid.

Artikel IV

In het Rijnvaartpolitiereglement 1995 luidt de toelichtende tekst bij bord A.1a in bijlage 7 anders dan de tekst in het bijbehorende artikel 6.22, lid 2, onder a. Deze discrepantie komt in de andere taalversies van het Rijnvaartpolitiereglement zoals vastgesteld door de CCR, niet voor. In dat verband wordt de toelichtende tekst in overeenstemming gebracht met de tekst van artikel 6.22, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement.

Artikel V

Omdat het Zevende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement materieel is uitgewerkt voorziet deze wijziging in de intrekking van eerdergenoemd besluit.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus